

Siehe auch:

Öffentlicher Verkehr;
 Motorisierter Individualverkehr;
 Güterverkehr;
 Radwegnetz;
 Zivilluftfahrt;
 Luftreinhaltung;
 Lärmschutz.

Betroffene Stellen

Koordinationsstelle:
Amt für Verkehr und Energie

Gemeinden:
 Alle

Kantonale Stellen:
 TBA, AfU, BRPA

Andere Kantone:
 BE, NE, VD

Bund:
 BAV, ASTRA, BUWAL, ARE

1. PROBLEMSTELLUNG

Da die Verkehrsmittel leichter zugänglich wurden konnten die zwischen dem Wohnort und dem Arbeitsplatz zurückgelegten Entfernungen vergrössert werden. Wenn dieser technologische Fortschritt einerseits die Landflucht bremste, so erlaubte er andererseits den Stadtbewohnern, die Stadt zu verlassen und auf dem Land zu leben, ohne den Arbeitsplatz wechseln zu müssen. Der Individualverkehr hat auch das Freizeit- und Konsumverhalten deutlich verändert. Die Folge ist eine allgemeine Zunahme der Mobilität in unserer Gesellschaft und eine Erhöhung der durch den motorisierten Individualverkehr verursachten Umweltbelastung.

Während langer Zeit wurde die zunehmende Mobilität allein unter dem positiven Zeichen eines gewissen Wirtschaftswachstums betrachtet. Heute wird jedoch eine differenziertere Bilanz gezogen. Die Beschäftigungszentren müssen einen Automobilverkehr bewältigen, der grosse Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur (Strassen, Parkplätze usw.) voraussetzt; gleichzeitig erleiden sie die verkehrsbedingten Umweltschäden (Luftverunreinigung, Lärm). Die Probleme der Verkehrsverstopfung verdeutlichen die Grenzen einer Erhöhung der individuellen motorisierten Mobilität in den städtischen Gebieten.

Die öffentliche Hand muss ihrerseits nicht nur das Strassennetz sondern auch die öffentlichen Verkehrsmittel finanzieren. Angesichts der Zersiedelung ist es schwer, rentable öffentliche Verkehrslinien zu schaffen, was eine zweckmässige Planung der Wohnzonen durch die Öffentlichkeit nur noch wichtiger macht.

In den letzten Jahrzehnten wurden die Infrastrukturen der Siedlungsentwicklung angepasst. In Zukunft muss die umgekehrte Vorgehensweise angewendet werden: Dank einer zielgerichteten Siedlungsplanung gilt es, die schon bestehenden Infrastrukturen und öffentlichen Verkehrsmittel optimal zu nutzen.

Es muss auch hervorgehoben werden, dass die Verkehrsinfrastrukturen, genau gleich wie die Besiedelung, äusserst viel Boden beanspruchen. So lässt sich auf der Grundlage der vom Bund erstellten Statistik der Bodennutzung von 1993 feststellen, dass im Kanton Freiburg auf einen Einwohner 136 m² Strassen und 14 m² Eisenbahnlinien entfallen. Gesamtschweizerisch betragen diese Werte je 102m² für die Strassen und 11m² für die Eisenbahnlinien. Das Verkehrsnetz des Kantons Freiburg muss damit als dicht bezeichnet werden.

Auf dem Gebiet der Verkehrsplanung hat der Kanton Freiburg 2011 seinen kantonalen Verkehrsplan überarbeitet. Der neue Verkehrsplan vertritt die Grundsätze der nachhaltigen Entwicklung und unterstützt die Anstrengungen um nachhaltige Mobilität auf kantonaler Ebene.

Die nachhaltige Mobilität erlaubt:

- eine angemessene und ausgeglichene Zugänglichkeit zu den Grundleistungen mit grösstmöglicher Sicherheit und Rücksicht auf die Gesundheit der Benutzerinnen und Benutzer;
- eine wirtschaftliche Entwicklung des Kantons zu minimalen Kosten und mit maximaler Effizienz;
- den Schutz der Personen und der Umwelt.

2. GRUNDSÄTZE

ZIELE DER KANTONALEN POLITIK

- Die nachhaltige Mobilität fördern.
- Die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen erhalten und pflegen und sie gegebenenfalls anpassen und/oder ausbauen.
- Lösungen finden, um die Mobilität zu wirtschaftlich tragbaren Kosten befriedigen zu können.
- Das Verkehrsangebot an den bestehenden Siedlungstyp anpassen.
- Die freie Wahl des Personenverkehrsmittels gewährleisten.
- Ein Gesamtkonzept Verkehr schaffen, das alle Verkehrsarten umfasst.

GRUNDSÄTZE ZUM STANDORT

Integration in die nationalen Verkehrsnetze

- Dafür sorgen, dass der Kanton gut in das nationale Verkehrsnetz eingebunden wird, insbesondere indem der grösstmögliche Nutzen daraus gezogen wird und die negativen Auswirkungen auf ein Minimum beschränkt werden.
- Die Einbindung in das nationale Verkehrsnetz gestützt auf die Sachpläne des Bundes überprüfen.
- Die Gebiete an den Kantonsgrenzen an die wichtigsten Verkehrsnetze der Nachbarkantone anbinden, sofern eine entsprechende Nachfrage besteht und die Kosten dies erlauben.

Kombinierter Verkehr

- Die Möglichkeiten zur Förderung des kombinierten Verkehrs (Car Sharing, Fahrgemeinschaften, Park&Ride, Bike&Ride) prüfen und die Grundsätze festlegen.

GRUNDSÄTZE ZU KOORDINATION

Koordination des Gesamtverkehrssystems

- Das bestehende Verkehrsnetz und die entsprechenden Investitionen optimal nutzen.
- Bei Neuansiedlungen sicherstellen, dass das vorhandene Verkehrsnetz den verursachten Zusatzverkehr aufnehmen kann.
- Die Lebensqualität in Siedlungsgebieten verbessern indem die Verkehrsbelastungen reduziert werden.
- Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel verstärken.
- Für Investoren insbesondere in den wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten günstige Voraussetzungen zur raschen Verwirklichung ihrer Vorhaben schaffen.

Siehe Thema «Arbeitszonen und grosse Verkehrserzeuger»

<

Koordination der Siedlungsentwicklung mit dem Verkehr

- Die Siedlungsentwicklung so ausrichten, dass die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen und öffentlichen Verkehrsmittel optimal genutzt werden.
- Den Boden in verkehrstechnisch gut erschlossenen Zonen intensiv nutzen.

- Prüfen, ob unter dem Gesichtspunkt der optimalen Infrastrukturnutzung durch den motorisierten Individualverkehr die vorgeschlagene Bodennutzung angemessen ist und zwar aufgrund:
 - der Verkehrsqualität und der Belastbarkeit;
 - der Nähe zu grossen Transitachsen (Nationalstrassen, kantonale Hauptstrassen);
 - der Möglichkeit, eine Zunahme der Belästigung in Wohn- und Mischzonen zu vermeiden.
- Prüfen, ob unter dem Gesichtspunkt der optimalen Nutzung des öffentlichen Verkehrsangebots die vorgeschlagene Bodennutzung angemessen ist und zwar aufgrund:
 - der Distanz zur nächsten Haltestelle;
 - des Kursintervalls, mit dem die Haltestelle bedient wird;
 - der Art des Verkehrsmittels und der Haltestelle.
- Der kantonale Verkehrsplan legt insbesondere fest, welche Erschliessungskriterien für eine bestimmte Bodennutzung erfüllt werden müssen und welche Zonen über eine sehr gute Verkehrserschliessung verfügen.
- Falls die Erschliessungskriterien nicht erfüllt werden können, muss der Antragsteller auf eigene Kosten für eine ausreichende Erschliessung sorgen.

Koordination des Verkehrs mit der Siedlungsentwicklung

- Neue Verkehrsinfrastrukturen primär dort vorsehen, wo die aktuelle und künftige Siedlungsentwicklung dies verlangt.

Koordination der verschiedenen Verkehrsmittel

- ***Die Verteilung des Verkehrs im Kanton vermehrt auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr lenken.***
- Der kantonale Verkehrsplan legt fest, welche Verkehrsmittel gefördert werden und welche Entwicklung bei den verschiedenen Verkehrsmitteln aufgrund des Verkehrszwecks zu erwarten ist.

3. AUFGABENVERTEILUNG

Der Kanton:

- Stellt auf der Grundlage des kantonalen Verkehrsplans die Koordination der unter seine Zuständigkeit fallenden Verkehrsplanungen sicher.
- Sorgt dafür, dass die öffentlichen Bauten und Anlagen an den öffentlichen Verkehr angeschlossen sind, und wählt neue Standorte so, dass die Nachfrageströme gebündelt werden.
- ***Fördert die Aufwertung der Gebiete mit einer guten Verkehrserschliessung gemäss dem kantonalen Verkehrsplan.***
- Sorgt dafür, dass das Ziel bezüglich des Modal Splits erreicht wird.

Das Amt für Verkehr und Energie:

- Stellt die Koordinierung des Verkehrs sicher und erstellt und verwaltet zu diesem Zweck den kantonalen Verkehrsplan.
- Beteiligt bei der Ausarbeitung und Änderung des kantonalen Verkehrsplans alle betroffenen Stellen.

- Überwacht den Fortschritt der Arbeiten sowie die Umsetzung der im kantonalen Verkehrsplan enthaltenen Elemente, indem es die Gemeinden im Hinblick auf ihre Verkehrsanlagen berät und auf die Fragen aller interessierten bzw. betroffenen Personen antwortet.
- Organisiert die Sitzungen der Koordinationsgruppe für Verkehr und lässt die Bemerkungen der Koordinationsgruppe zu besonderen Projekten in seine Stellungnahme zuhanden des Bau- und Raumplanungsamts einfliessen.
- Sorgt bei der Prüfung von Vorschlägen für neue Bauzonen im Rahmen der Planungsverfahren für die Beachtung der Kriterien bezüglich der Erschliessungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Bei Nichtbeachtung verlangt es die Änderung der Zweckbestimmung.
- Erstellt und verwaltet die öffentliche Verkehrsplanung.
- Ist für Fragen der Luftfahrtinfrastrukturen, der öffentlichen Seeschifffahrt und des Eisenbahngütertransports zuständig.

Das Tiefbauamt:

- Erarbeitet und verwaltet die Planung des Strassennetzes und des Fahrradnetzes.
- Wird eng an der Ausarbeitung des kantonalen Verkehrsplanes beteiligt.
- Sorgt bei der Prüfung von Vorschlägen für neue Bauzonen im Rahmen der Planungsverfahren für die Beachtung der Kriterien bezüglich der Erschliessungsqualität für den motorisierten Individualverkehr. Bei Nichtbeachtung verlangt es die Änderung der Zweckbestimmung.

Das Bau- und Raumplanungsamt:

- Ist für die Fragen verantwortlich, die sich im Zusammenhang mit der Planung der Fusswege stellen.

Die Gemeinden:

- Beachten die erforderliche Erschliessungsqualität bei der Zweckbestimmung der Bauzonen.
- ***Sehen eine intensive Nutzung der Gebiete vor, die gemäss dem kantonalen Verkehrsplan über eine gute Verkehrserschliessung verfügen. Falls eine solche Nutzung nicht möglich ist, muss dies von der Gemeinden begründet werden.***
- Sorgen dafür, dass die öffentlichen Bauten und Anlagen an den öffentlichen Verkehr angeschlossen sind, und wählt neue Standorte so, dass die Nachfrageströme gebündelt werden.
- Sorgen dafür, dass das Ziel bezüglich des Modal Splits erreicht wird.

Der Bund:

- Informiert über den Stand der Planung seiner Verkehrsnetze.

Die Nachbarkantone:

- Informieren sich über den Planungsstand ihrer jeweiligen Verkehrsnetze.
- Unterstützen die Verkehrsplanung der Grenzregionen und Grenzgemeinden.

Die Koordinationsgruppe für Verkehr:

- Sorgt für die Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts, namentlich bei:
 - wichtigen Verkehrsprojekten, insbesondere wenn:
 - das Projekt viel Verkehr verursacht;
 - die Kapazität des bestehenden Strassennetzes ausgelastet ist oder dies demnächst sein wird;
 - der Modal Split nennenswert beeinflusst werden kann;
 - das Projekt eine Umweltverträglichkeitsprüfung auf Grund verkehrstechnischer Kriterien erfordert.
 - Ortsplanungen, die vom Massnahmenplan für die Luftreinhaltung betroffen sind.

4. UMSETZUNG

KANTONALE STUDIE FÜR DEN SACHBEREICH

Nach der Genehmigung des kantonalen Verkehrsplans wurde ein Realisierungsprogramm aufgestellt, das Angaben über die auszuführenden Arbeiten und die dafür vorgesehenen Fristen enthält.

Um die Wirkung des kantonalen Verkehrsplans messen zu können, stellt der Kanton Freiburg Indikatoren auf, die es erlauben, die Entwicklung der nachhaltigen Mobilität zu verfolgen.

Das Amt für Verkehr und Energie stellt eine Studie über die Entwicklungsmöglichkeiten des kombinierten Verkehrs auf. Bezüglich der Standorte von Park&Ride und Bike&Ride-Anlagen werden die Arbeiten zusammen mit den betroffenen Unternehmen des öffentlichen Verkehrs durchgeführt. Die Resultate dieser Planung werden in den kantonalen Verkehrsplan und den kantonalen Richtplan aufgenommen.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE PLANUNGSINSTRUMENTE

Regionalstudien

Die regionalen Verkehrspläne umfassen mindestens folgende Elemente:

- Definition des Gesamtkonzepts der Region;
- Prüfung der Übereinstimmung der Regionalplanung mit dem kantonalen Verkehrsplan, insbesondere im Bereich der Koordination der verschiedenen öffentlichen Verkehrsnetze;
- Nachweis der ausreichenden Erschliessung der Siedlungsgebiete oder Aufzählung der verfügbaren Mittel, um dies zu erreichen;
- Definition der vorgesehenen Massnahmen, die es erlauben, die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu fördern;
- Erstellung eines Parkplatzkonzepts;
- Definition von Massnahmen zur Koordination der Siedlungsentwicklung mit dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr;
- Nachweis der Koordination mit den Massnahmenplänen für die Luftreinhaltung.

- Nachweis der Koordination mit der Planung für die Lärmsanierung der Strassen.

Die regionalen Verkehrspläne müssen bei jeder Änderung des kantonalen Verkehrsplans überprüft werden.

Ortsplanung

Der Zonennutzungsplan:

- Weist prioritär diejenigen Grundstücke als Bauzonen aus, die am besten an das Verkehrsnetz angeschlossen sind.
- ***Sieht eine intensive Nutzung der Gebiete vor, die gemäss dem kantonalen Verkehrsplan über eine gute Verkehrserschliessung verfügen (Klasse D).***

Das Gemeindebaureglement:

- Beachtet die erforderliche Erschliessungsqualität bei der Zweckbestimmung von Bauzonen.

Der erläuternde Bericht mit Übereinstimmungsnachweis:

- ***Erklärt gegebenenfalls, warum die Grundstücke mit einer guten Erschliessungsqualität nicht genutzt werden können.***
- Definiert die vorgesehenen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrserschliessung von neuen Bauzonen.

Die Ortsplanung definiert die notwendigen Massnahmen, um den Anforderungen bezüglich Luftreinhaltung und Lärmschutz zu genügen. Hierzu werden die Immissionen ermittelt, die vom Verkehr stammen, der sich aus dem Richtplan für die Bodennutzung ergibt. Auf dieser Grundlage bestimmen sie die notwendigen planerischen oder reglementarischen Massnahmen der Ortsplanung, um den Anforderungen der Vorsorge und der Sanierung gemäss Umweltrecht zu genügen.

Siehe Themen «Luftreinhaltung» und «Lärmschutz»

<

5. BIBLIOGRAPHISCHE HINWEISE

- ***Kantonaler Verkehrsplan, 2011***
- Kantonale Zweiradplanung, Mai 1995.
- Plan des Kantonalstrassennetzes.
- Strassenplanung: Standard der Kantonalstrassen, SBD, Februar 2000.
- Planung des öffentlichen Verkehrs (in Bearbeitung).

Mitwirkende Stellen

VEA, TBA, AfU und BRPA

Rechtlicher Rahmen

Unveränderte eidgenössische oder kantonale Gesetzesgrundlage seit Verabschiedung des kantonalen Richtplans.

Verwaltungspraxis

Neue Ziele der kantonalen Politik

Neue Grundsätze und Massnahmen für die Umsetzung

Kantonale Studie erforderlich

Neue Auswirkungen auf die Ortsplanung

Neue Aufgabenverteilung

1. PROBLEMSTELLUNG

Der Begriff der nachhaltigen Mobilität umfasst die folgenden drei Aspekte der nachhaltigen Entwicklung:

Soziale Aspekte

Die nachhaltige Mobilität muss der Bevölkerung den Zugang zu den benötigten Einrichtungen gewährleisten.

Eine angemessene und ausgeglichene Zugänglichkeit bedeutet nicht, dass alles überall und zu jeder Zeit zugänglich sein muss. Es gilt einerseits, den Zugang auf den Bedarf der Bevölkerung abzustimmen und andererseits die finanziellen Möglichkeiten zu berücksichtigen.

Wirtschaftliche Aspekte

Die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons fördern bedeutet, seine Attraktivität steigern und zwar insbesondere durch:

- eine erhöhte Lebensqualität;
- die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze, Wohnsiedlungen, Läden, Tourismuszentren, Freizeitaktivitäten innert einer vernünftigen Zeit und zu einem vernünftigen Preis.

Die nachhaltige Mobilität strebt ein optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis des Verkehrssystems an, indem dessen Kosten reduziert und dessen Nutzen vergrössert werden.

Unter den wirtschaftlichen Aspekten muss ausserdem die Dauerhaftigkeit der Infrastrukturen beachtet und ihr Nutzen langfristig sichergestellt werden.

Umweltaspekte

Eine nachhaltige Verkehrspolitik muss sich in erster Linie darum bemühen, die grössten Belastungen zu reduzieren. Darunter fallen die klimawirksamen Belastungen, die Lärmbelastung, die Luftverschmutzung sowie die Beeinträchtigung der Natur, insbesondere der biologischen Vielfalt und der Landschaft. Weitere Auswirkungen wie die zunehmende Versiegelung des Bodens, die Abnahme der landwirtschaftlichen Flächen, die Boden- und Wasserverschmutzung oder die Risiken von Grosseinfällen werden im Rahmen von Verkehrsinfrastrukturvorhaben untersucht.

2. GRUNDSÄTZE

GRUNDSÄTZE ZUM STANDORT

Koordination der Siedlungsentwicklung mit dem Verkehr

In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche, verkehrsentensive Aktivitäten (Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen, Tourismusanlagen, Industriezonen, aber auch neue Siedlungsgebiete) an der Peripherie von städtischen Zentren mit gutem Anschluss ans Strassennetz angesiedelt. Dieser Trend hat folgende Auswirkungen:

- Er fördert die Zersiedelung;
- Er steigert das Verkehrsvolumen sowohl an der Peripherie wie auch in den Zentren;
- Er akzentuiert die Umweltbelastung;

- Er reduziert die Zahl der Standorte, die die Grundversorgung sicherstellen;
- Er schwächt die Fähigkeit der Zentren, ihre Rolle zu erfüllen;
- Er beeinflusst den Modal Split zuungunsten der öffentlichen Verkehrsmittel.

Werden die Aktivitäten in optimal erschlossenen Zonen angesiedelt, das heisst nahe den Verkehrsquellen und mit guten Verbindungen durch öffentliche Verkehrsmittel, ist es möglich, einerseits das Verkehrsvolumen zu reduzieren und andererseits die Benützung von öffentlichen Verkehrsmitteln zu fördern. Der durch neue Investitionen erzeugte Verkehr kann so optimal gelenkt werden.

Zonen zum Wohnen, Arbeiten und von grossem allgemeinem Interesse bedürfen deshalb auf der einen Seite eines hinreichenden Strassenanschlusses und auf der anderen Seite gemäss Artikel 94 Abs. 1 RPBG eines angemessenen Anschlusses zu einem öffentlichen Verkehrsmittel. Für alle Zonen und Projekte ist ein minimaler Erschliessungsgrad erforderlich.

Der KVP definiert die nutzungsabhängigen Erschliessungsanforderungen.

Bei den Industrie- und Gewerbebezonen werden die Unternehmen in drei Tätigkeitsfelder eingeteilt:

- Arbeitsplatzintensive Unternehmen müssen soweit möglich durch öffentliche Verkehrsmittel bedient werden (etwa Dienstleistungs- und bestimmte Produktionsbetriebe).
- Publikumsintensive Betriebe, die viel Verkehr erzeugen (grosse Verkehrserzeuger im Sinne des kantonalen Richtplans), benötigen eine gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. Es handelt sich dabei hauptsächlich um Geschäfte, Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeitzentren.
- Verkehrs- und besonders güterverkehrsintensive Betriebe (Handelsfirmen, Lager und teils Produktionsbetriebe) haben in der Regel wenig Arbeitsplätze; sie sind auf den Güterumschlag und -transport spezialisiert und benutzen dafür Lastwagen bzw. die Bahn.

Kombinierter Verkehr

Der kombinierte Verkehr umfasst Car Sharing, Fahrgemeinschaften sowie Bike & Ride und Park & Ride.

Car Sharing ergänzt das öffentliche Verkehrsnetz. In den ländlichen Regionen ist die Nachfrage bei öffentlichen Verkehrsmitteln ausserhalb der Stosszeiten und am Abend sehr schwach und rechtfertigt nur in seltenen Fällen einen Linienbetrieb. Car Sharing bietet in diesen Zeiten trotzdem die Möglichkeit, Tourismusorte und Ziele ausserhalb der Regionalzentren ohne eigenes Auto zu erreichen. Dieses Angebot gilt primär für Auswärtige, die bis in solche Zentren den öffentlichen Verkehr benützen.

In dicht besiedelten Gebieten übernimmt Car Sharing eine andere Funktion. Es kann bei Leuten, die im Normalfall den öffentlichen Verkehr benützen aber gelegentlich ein Auto benötigen, die Anschaffung eines eigenen Fahrzeugs verhindern.

Durch Fahrgemeinschaften werden die Fahrzeuge besser ausgelastet, was eine Reduktion der Anzahl Fahrzeuge im Verkehr ermöglicht. Die Folgen sind weniger Umweltverschmutzung und Verkehrsstauungen.

3. AUFGABENVERTEILUNG

Die Koordinationsgruppe für Verkehr:

Die Koordinationsgruppe für Verkehr ist für die Verfahren und Fragen zum gesamten Verkehrssystem sowie für die Koordination zwischen der Raumplanung und dem Verkehr zuständig. Diese Gruppe wurde durch das kantonale Verkehrsgesetz geschaffen. Den Vorsitz der Gruppe hat zurzeit der Dienstchef des Amts für Verkehr und Energie. Sie setzt sich zusammen aus Vertretern:

- des Tiefbauamts,
- des Amts für Umwelt,
- des Bau- und Raumplanungsamts.

4. UMSETZUNG

AUSWIRKUNGEN AUF DIE PLANUNGSINSTRUMENTE

Regionale Studien

Regionale Verkehrspläne sind nur dort zu erstellen, wo sie einen wesentlichen Beitrag zur Koordination des Verkehrs leisten. Die Region Freiburg und die Regionalzentren, insbesondere aber die Agglomerationen Freiburg und Bulle haben das nötige Potenzial, um ein eigenes Stadtverkehrssystem aufzubauen.

Die Form der regionalen Verkehrspläne ist nicht vorgegeben. Das Thema Verkehr kann auch im regionalen Richtplan behandelt werden, was einen gewissen Zusammenhalt mit den anderen Themen gewährleistet.

Siehe auch:

Gesamtverkehrskonzept;
 Motorisierter Individualverkehr;
 Güterverkehr;
 Radwegnetz;
 Fusswege;
 Luftreinhaltung;
 Siedlungsstruktur;
 Siedlungskonzept und
 Kriterien zur Bemessung der
 Bauzonengrösse;
 Touristische
 Entwicklungsschwerpunkte

Betroffene Stellen

Koordinationsstelle:
 Amt für Verkehr und Energie

Gemeinden:
 Alle

Kantonale Stellen:
 TBA, AfU, BRPA

Andere Kantone:
 BE, NE, VD

Bund:
 BAV, ASTRA, BUWAL, ARE

Andere Stellen:
 Öffentliche Verkehrsunternehmen,
 Regionalverbände, Regionale
 Verkehrsverbände

1. PROBLEMSTELLUNG

Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ist ein wichtiges Anliegen. Die Politik im Bereich des öffentlichen Verkehrs hat erhebliche Auswirkungen auf die Entwicklung der Besiedelung sowie in zunehmendem Masse auf die Umwelt und die wirtschaftliche Entwicklung. Für bestimmte Betriebe sind gute Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr bei der Wahl eines neuen Standorts ein ausschlaggebendes Kriterium.

Das kantonsinterne Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln muss gemäss dem Dekret des Grossen Rates über Leitideen und Ziele im Bereich der Raumplanung differenziert gestaltet werden. Die Verkehrsplanung ermittelt, auf welchen Strecken der öffentliche Verkehr angesichts von Erwägungen wie Besiedelung, Umwelt und Rentabilisierung bestehender Infrastrukturen besonders förderenswert ist. Es ist nicht auszuschliessen, dass das bestehende Netz in den kommenden Jahren tiefgreifende Veränderungen erfährt und grundsätzlich überdacht wird, was bedeutende Auswirkungen auf die Stellung des Kantons innerhalb der Schweiz haben könnte.

Mit der Fertigstellung der ersten Etappe der Bahn 2000 wurde die Reisezeit mit der Bahn Richtung Osten um eine Viertelstunde verkürzt. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Intercity- (IC) und Interregiozüge (IR) in Freiburg, Romont und Palézieux haben sich entsprechend geändert. Das Angebot der regionalen Anschlusszügen wurde angepasst, damit die Bevölkerung den bestmöglichen Nutzen aus dem Projekt Bahn 2000 ziehen kann.

Die grossen Schweizer Agglomerationen, insbesondere Zürich und Bern, haben in den vergangenen Jahren regionale S-Bahnnetze entwickelt, deren Effizienz sich bewährt hat. Inzwischen werden derartige S-Bahnnetze auch in weniger grossen Agglomerationen entwickelt. Die zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse und das starke Bevölkerungswachstum im Kanton Freiburg verlangen nach der raschen Einführung eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrssystems. Das Projekt der RER Fribourg/Freiburg ist aus diesem Bedürfnis entstanden.

Gemäss Art. 94 des RPBG (rechtskräftig seit 2010) müssen Bauzonen mit einem angemessenen Anschluss zu einem öffentlichen Verkehrsmittel erschlossen sein. Jede Bauzonenerweiterung hat gemäss den Kriterien des kantonalen Verkehrsplans diesem Grundsatz zu entsprechen.

Innerhalb des Espace Mittelland gilt es zudem, die Querverbindung Freiburg-Neuenburg zu verbessern, um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu steigern.

Dieser Themenbereich des kantonalen Richtplans definiert die verschiedenen Angebote im Verhältnis zu den Ebenen, die der Kanton für sein internes Netz im Bereich des öffentlichen Verkehrs einsetzen will.

2. GRUNDSÄTZE**ZIELE DER KANTONALEN POLITIK**

Die Planung des öffentlichen Verkehrs verfolgt für den ganzen Kanton folgende Ziele:

- Verbesserung der Einbindung des Kantons Freiburg in das nationale und internationale Eisenbahnnetz.

- Gewährleistung der Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln für die Bevölkerung im ganzen Kanton.
- Erhöhung des Anteils der öffentlichen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr zur Verbesserung der Lebensqualität und Reduktion der Umweltbelastung.
- Optimale Bewirtschaftung des verkehrstechnisch genutzten Raumes durch Maximierung der Anzahl beförderter Personen.
- Für optimale Verkehrsabwicklung in Konzentrationspunkten sorgen (Überlastung und Verkehrszusammenbruch in den Zentren vermeiden).

GRUNDSÄTZE ZUM STANDORT

Einbindung in das nationale Eisenbahnnetz

- Die verbesserte Einbindung des Kantons in das nationale Eisenbahnnetz muss sich folgendermassen auswirken:
 - die Beibehaltung des Halbstunden-Takts und Verkürzung der Fahrzeit zwischen Bern - Freiburg - Lausanne, bis sie den Vorgaben von Bahn 2000 entsprechen (sie sollte weniger als eine Stunde betragen).
 - die Verbesserung der Verbindung zwischen Freiburg und Neuenburg.
 - die Verbesserung der Verbindungen zwischen den regionalen Zentren und den ausserkantonalen Agglomerationen.

Öffentliches Verkehrsnetz

Das öffentliche Verkehrsnetz wird so gestaltet, dass es:

- die wichtigsten Pendlerströme effizient abdeckt;
- den Schülerverkehr auf Mittel- und Hochschulstufe primär durch den öffentlichen Verkehr sicherstellen kann.

Hierarchie des kantonalen Netzes

- Das kantonale Netz der öffentlichen Verkehrsmittel ist in folgende Hierarchiestufen aufgeteilt:
 - Das Netz der ersten Ebene umfasst:
 - Interkantonale Hauptverbindungen (IC- und IR-Verbindungen).
 - ***Eisenbahnverbindungen zwischen dem kantonalen Zentrum und den regionalen Zentren.***
 - Das Stadtnetz des kantonalen Zentrums.
 - Das Netz der zweiten Ebene umfasst:
 - Untergeordnete interkantonale Verbindungen.
 - Verbindung zwischen Fremdenverkehrszentren von kantonalen und regionaler Bedeutung und dem Netz der ersten Ebene.
 - Verbindungen zwischen den interkommunalen Zentren und dem Netz der ersten Ebene.
 - Das Angebot innerhalb der Regionalzentren.
 - Das Netz der dritten Ebene umfasst:
 - Das regionale Angebot für die Anschlüsse an das kantonale Netz der zweiten Ebene.
- Aus dem hierarchischen Aufbau des kantonalen Netzes ergeben sich folgende Konsequenzen:

- Das Netz der ersten Ebene wird vorwiegend nach einem Liniensystem betrieben. Die Verkehrsmittel fahren täglich zwischen 6.00 und 19.00 Uhr, und zwar mindestens im Stundentakt. Der Zeitaufwand von Bahnhof zu Bahnhof zwischen den regionalen Zentren und dem kantonalen Zentrum muss in etwa demjenigen des motorisierten Individualverkehrs entsprechen.
- Das Netz der zweiten Ebene wird grundsätzlich nach einem Liniensystem betrieben. Die Verkehrsmittel fahren täglich zwischen 6.00 und 19.00 Uhr, und zwar mindestens im Zweistundentakt. Bei Bedarf und je nach Jahreszeit ist eine Anpassung für Linien, die touristische Zentren bedienen, möglich.
- Das Netz der dritten Ebene wird durch ein Liniensystem oder nach anderen Methoden betrieben, die auf die verschiedenartige Nachfrage abgestimmt sind.
- Der Abendverkehr wird entsprechend der Nachfrage organisiert.

Freiburger Regio-S-Bahnnetz (RER Fribourg/Freiburg)

Mit dem S-Bahnnetz erhalten alle Strecken die nach Freiburg führen, einen durchgehenden Halbstundentakt.

Stadtnetze des kantonalen Zentrums und der Agglomeration Bulle

Die wichtigsten Stadtlinien des Kantonszentrums und der Agglomeration Bulle werden mit den regionalen und nationalen Linien verbunden und koordiniert. Die Taktfrequenz und die Fahrpläne werden entsprechend angepasst.

Auf den wichtigsten Stadtlinien des Kantonszentrums wird mindestens ein Viertelstundentakt angeboten. Zu Stosszeiten wird der Takt erhöht, falls die Nachfrage dies rechtfertigt.

Ortterschliessung

- Eine Ortschaft gilt als erschlossen, wenn sie in einer Luftdistanz von höchstens 1.5 km von einem Bahnhof oder einer Bushaltestelle entfernt liegt.

Neue Bahnhaltstellen

- Um die regionalen Zugverbindungen attraktiver zu machen, muss die Einführung neuer Haltestellen geprüft werden, insbesondere in der Nähe von grossen Verkehrserzeugern oder dicht bevölkerten Gebieten.

Leistungsangebot des öffentlichen Verkehrs

- Für jede Angebotsstufe wird eine Taktfrequenz festgelegt, wobei zwischen Stadt- und Regionalverkehr unterschieden wird.

Der kantonale Verkehrsplan legt für jede Angebotsstufe die tägliche Anzahl Kurspaare fest (drei Hauptstufen mit je zwei Unterstufen)

Erschliessungsqualität

- Die Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrsnetzes wird regelmässig geprüft, wobei folgende Kriterien berücksichtigt werden:
 - die Kosten,

- der Auslastungsgrad,
- der Anschluss an das übergeordnete Netz.
- Das Angebot des öffentlichen Verkehrs wird im Hinblick auf den Kostendeckungsgrad analysiert, wobei folgende Regeln gelten:
 - Bei einem Kostendeckungsgrad von unter 20% kann der Betrieb nicht in der gleichen Form weitergeführt werden;
 - Bei einem Kostendeckungsgrad zwischen 20 und 30% ist die Betriebsform, der Mitteleinsatz, die Linienführung und der Fahrplan kritisch zu prüfen;
 - Bei einem Kostendeckungsgrad zwischen 30 und 40% sind mögliche Optimierungen zu prüfen;
 - Bei einem Kostendeckungsgrad von über 40% kann die Erschliessungsqualität unverändert bleiben.

Knoten und Anschlüsse

- Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs wird durch die Schaffung von Umsteigeknoten verbessert:
 - Hauptknoten in: Freiburg, Bulle, Murten, Romon Kerzers, Palézieux und Payerne,
 - Subknoten in: Düdingen, Farvagny, Montbovon, Plaffeien, Tfers und Ursy.

GRUNDSÄTZE ZUR KOORDINATION

- Die vom Netz der ersten Ebene bedienten Gemeinden müssen als vorrangige städtebauliche Räume eingestuft werden, um die Siedlungsentwicklung nahe den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu fördern.
- **Jede neue Einzonung bedarf einem minimalen Erschliessungsgrad der Klasse E gemäss dem kantonalen Verkehrsplan.**
- **Gemeinden sind gut vom öffentlichen Verkehr erschlossen, wenn der Erschliessungsgrad die Klasse C gemäss kantonalem Verkehrsplan erreicht. In diesem Fall kommen die Gemeinden in den Genuss des Faktors 1.4 für die Dimensionierung der Baureserven.**
- Die Koordination der Sachplanung im Bereich des Verkehrs erfolgt in Übereinstimmung mit dem Gesamtverkehrs-konzept.
- Die Planung des öffentlichen Verkehrs muss mit dem Inhalt der Massnahmenpläne im Bereich der Luftreinhaltung und der Sanierungsprogramme im Bereich der Lärmbekämpfung koordiniert werden.
- Die Planung des Strassennetzes berücksichtigt die spezifischen Bedürfnisse des öffentlichen Strassenverkehrs.
- Der Zugänglichkeit und den Parkmöglichkeiten für die verschiedenen Verkehrsmittel ist im Rahmen der Gestaltung des unmittelbaren Umfelds von Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Qualität der Schnittstellen) Rechnung zu tragen.

Siehe Thema «Siedlungskonzept und Kriterien zur Bemessung der Bauzonengrösse»

<

3. AUFGABENVERTEILUNG

Der Kanton:

- Plant und finanziert das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel und wendet dabei die einschlägigen Bundes- und Kantonsgesetze an.

- Beschliesst über Konkordate und Verträge mit dem Bund und anderen Kantonen in den Bereichen «Verkehr» und «Tarifverbunde»
- Sorgt dafür, dass den öffentlichen Verkehrsmitteln die Fahrt auf städtischem Gebiet erleichtert wird, um eine attraktive Fahrzeit gewährleisten zu können.

Die Volkswirtschaftsdirektion:

- Kann im Rahmen des Verkehrsgesetzes und der Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz das Angebot verdichten oder reduzieren oder durch unkonventionelle Betriebsformen ersetzen oder ergänzen.

Das Amt für Verkehr und Energie:

- Nimmt gemäss Eisenbahnrecht Stellung zu Gesuchen für die Genehmigung von Plänen.
- Nimmt zu Anträgen zur Erteilung von Bundeskonzessionen für die Beförderung von Reisenden Stellung.
- Nimmt Stellung anlässlich der Erarbeitung von landesweiten Fahrplänen.
- Erteilt kantonale Genehmigungen für die Beförderung von Reisenden.
- Passt zusammen mit den Regionen das öffentliche Verkehrsnetz an und berücksichtigt dabei:
 - die Verbindungen zum Fernverkehr der Bahn und zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrslinien;
 - die Bedürfnisse der verschiedenen Benutzergruppen.
- Prüft regelmässig die Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrsnetzes.
- Teilt jeder Linie des öffentlichen Verkehrs eine Angebotsstufe zu und stützt sich dabei auf das geltende Recht, die festgelegten Grundsätze und den kantonalen Verkehrsplan.
- Bereinigt zusammen mit den Regionen das System der Umsteigeknoten.

Das Tiefbauamt:

Berücksichtigt die Bedürfnisse des öffentlichen Strassenverkehrs bei seinen Planungsarbeiten.

Die Regionen:

- Können zusätzliche Leistungen bestellen.

Die Gemeinden:

- Können zusätzliche Leistungen bestellen.
- Sorgen dafür, dass den öffentlichen Verkehrsmitteln die Fahrt auf städtischem Gebiet erleichtert wird, um eine attraktive Fahrzeit gewährleisten zu können.

Gemeinden oder Regionen, die in regionalen Verkehrsverbunden zusammengeschlossen sind:

- Planen die vom Bund nicht anerkannten Leistungen, vor allem den Ortsverkehr, in enger Zusammenarbeit mit dem AVE, um einen maximalen Zusammenhang zwischen den verschiedenen Netzen herzustellen.

Der Bund:

- Ist für die nationale Fahrplangestaltung und für die zweite Etappe von Bahn 2000 zuständig.
- Legt die Entschädigungen für den regionalen Verkehr und weitere gesetzlich vorgesehene Entschädigungen fest.
- Genehmigt die Eisenbahnprojekte.

Die Nachbarkantone:

- Koordinieren ihre Ziele und ihre Planung auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs für die interkantonalen Verbindungen.

4. UMSETZUNG

KANTONALE STUDIE FÜR DEN SACHBEREICH

- Die öffentliche Verkehrsplanung wird je nach Fahrplan- und Nachfrageentwicklung regelmässig überarbeitet.
- Der Kanton erstellt regionale Studien, um das Angebot im Bereich der zweiten und der dritten Ebene präziser auszugestalten.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE PLANUNGSINSTRUMENTE

Kantonale Grundlagen

Die Planung der öffentlichen Verkehrsmittel muss besonders mit folgenden Studien koordiniert werden:

- Siedlungsstruktur.
- Strassenplanung.
- Massnahmenplan Luftreinhaltung.
- Lärmkataster.

Regionale Studien

Die Regionen können nach Massgabe des Verkehrsgesetzes einen regionalen Verkehrsplan ausarbeiten, der unter anderem das öffentliche Verkehrsnetz für die lokale Erschliessung behandelt.

Ortsplanung

Im Verkehrsrichtplan sind Streckenführung und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs eingetragen.

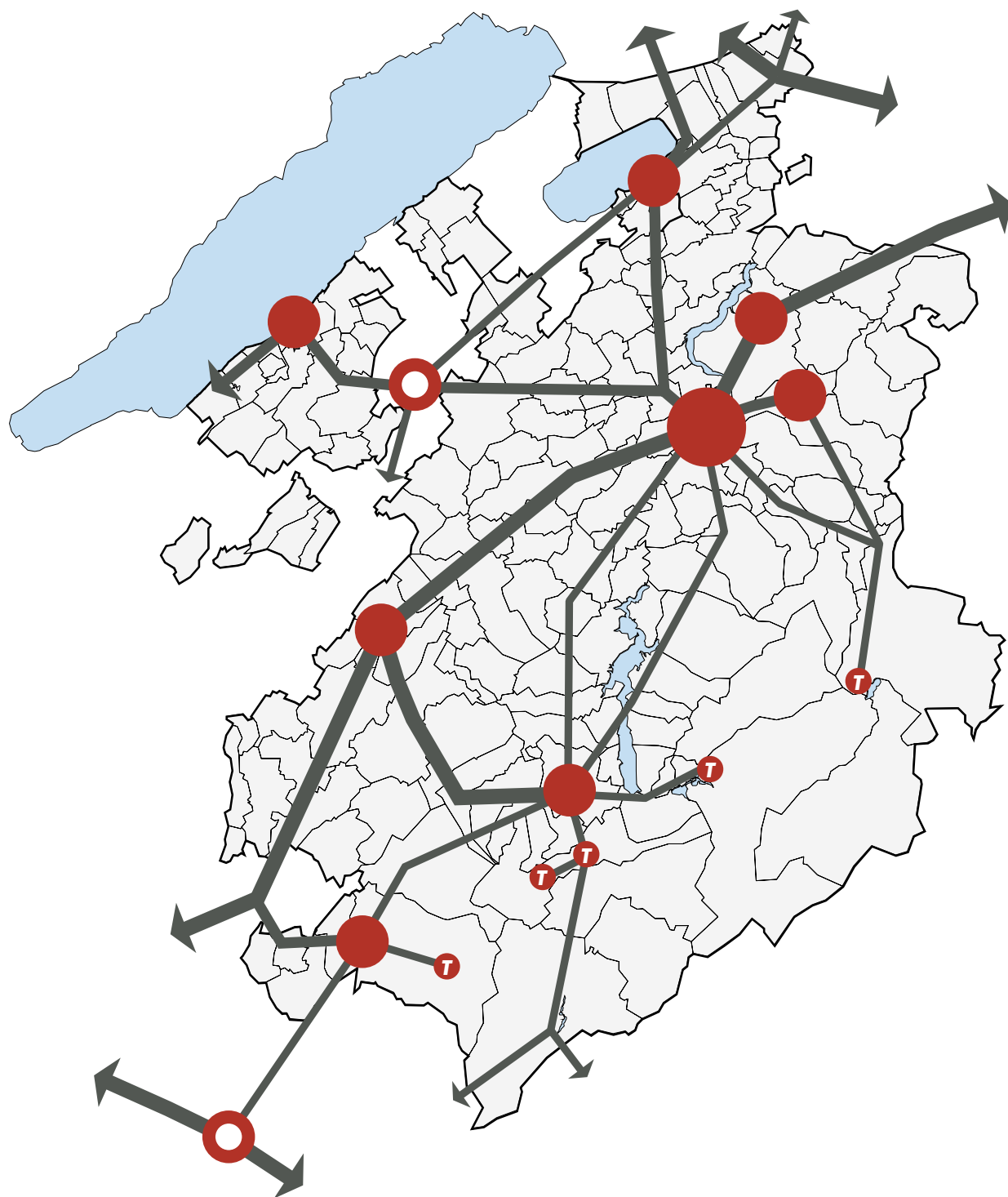
Eine besondere Aufmerksamkeit erhält die Frage der Erreichbarkeit von Bahnhöfen und Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel durch Nahverkehrsmittel (zu Fuss und per Velo); entsprechende Eintragungen in den Verkehrsrichtplan werden geprüft.

Der Verkehrsrichtplan gibt auch an, wie die Gemeinde zusammen mit den Betreibern das Parkproblem in unmittelbarer Nähe von Haltestellen und Bahnhöfen für sämtliche Arten von Fahrzeugen geprüft hat.





5. BIBLIOGRAPHISCHE HINWEISE




- *Kantonaler Verkehrsplan, 2011.*

Netz des öffentlichen Verkehrs



Legende

-  Verkehrserschliessung der ersten Ebene: Verbindungen IC / IR / RX / RER
-  Verkehrserschliessung der ersten Ebene: andere Verbindungen
-  Verkehrserschliessung der zweiten Ebene (unvollständig)
-  Verkehrserschliessung der dritten Ebene

-  Zentren der Siedlungsstruktur
-  Kantonale Tourismusschwerpunkte (ausserhalb der Siedlungsstruktur)
-  Zentren ausserhalb des Kantons

km
0 3 6
Quelle: GEOSTAT

Mitwirkende Stellen

VEA, AfU, TBA und BRPA

1. PROBLEMSTELLUNG

Die Überarbeitung des kantonalen Verkehrsplans diene als Rahmen für die Erarbeitung der öffentlichen Verkehrsplanung.

2. GRUNDSÄTZE**GRUNDSÄTZE ZUM STANDORT****Öffentliches Verkehrsnetz**

Das öffentliche Verkehrsnetz muss sein Angebot unterschiedlich auf die Bedürfnisse der verschiedenen Benutzergruppen anpassen und dabei den jeweiligen Verkehrszweck berücksichtigen.

Pendlerverkehr

Die Pendler stellen die wichtigste Benutzergruppe von öffentlichen Verkehrsmitteln dar. Die Nachfrage in Richtung Kantonszentrum ist sehr gross. Zwischen den einzelnen Regionalzentren konzentrieren sich die Pendlerströme auf den südlichen Kantonsteil (Dreieck Romont – Bulle – Châtel-St-Denis). Im Raum Tafers/Düdingen besteht ebenfalls eine spürbare Nachfrage in Richtung Murten.

Verschiedene ausserkantonale Zentren, darunter Bern, Lausanne, Payerne, Vevey und Montreux, sind ebenfalls von Bedeutung.

Mit Ausnahme der Verbindung Tafers/Düdingen – Murten verfügen die wichtigsten Pendlerströme über eine öffentliche Verkehrsverbindung.

Schülerverkehr

Die Fahrten zu Ausbildungszwecken sind sehr zahlreich und werden hauptsächlich durch die öffentlichen Verkehrsmittel sichergestellt.

Die Standortwahl einer Schulanlage spielt eine zentrale Rolle für die effiziente Organisation des Verkehrs und insbesondere des öffentlichen Verkehrs. Es ist deshalb unerlässlich, dass sich die Standortwahl nach dem öffentlichen Verkehrsnetz ausrichtet. Je grösser das Einzugsgebiet einer Schule ist (Mittelschulen, Hochschulen), desto besser muss der Standort erreichbar sein, das heisst, desto zentraler muss die Schule liegen.

Freizeitverkehr/Tourismus

Der Freizeitverkehr gewinnt immer mehr Bedeutung. In der Schweiz beträgt sein Anteil etwa 45% am Gesamtverkehrsvolumen und wird vom motorisierten Individualverkehr dominiert. Dies ist ein Bereich, in dem der öffentliche Verkehr an Bedeutung gewinnen sollte.

Im kantonalen Zentrum sowie in Richtung der Regionalzentren oder Zonen mit vielen Freizeitaktivitäten sind ÖV-Verbindungen auch nach 19 Uhr anzubieten.

Die kantonalen Tourismuszentren besitzen Tourismusanlagen von kantonalen Bedeutung. Diese ziehen ebenfalls zahlreiche Personen von ausserhalb des Kantons an. Bestimmte touristische Aktivitäten finden während des ganzen Jahres statt, viele aber sind auf bestimmte Jahreszeiten begrenzt.

Die Tourismuszentren sind relativ gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen und verfügen über gute Verbindungen in Richtung Kantonszentrum oder eines städtischen Zentrums in einem

Rechtlicher Rahmen

Unveränderte eidgenössische oder kantonale Gesetzesgrundlage seit Verabschiedung des kantonalen Richtplans

Verwaltungspraxis

Neue Ziele der kantonalen Politik

Neue Grundsätze und Massnahmen für die Umsetzung

Kantonale Studie erforderlich

Neue Auswirkungen auf die Ortsplanung

Neue Aufgabenverteilung

Nachbarkanton. Das Angebot kann saisonal variieren.

Einkaufsverkehr

Der Einkaufsverkehr nimmt immer mehr zu, insbesondere im Zusammenhang mit grossen Einkaufszentren. Freizeitaktivitäten werden mehr und mehr mit den Einkaufszentren verbunden. Angesichts des starken Verkehrs, den diese Zentren verursachen, müssen die öffentlichen Verkehrsmittel ein attraktives Angebot aufweisen.

Netzhierarchie

Das öffentliche Verkehrsnetz wird hierarchisch aufgebaut und stützt sich dabei auf den Bedarf an Verbindungen zwischen den Zentren, die im Thema Siedlungsstruktur des kantonalen Richtplans definiert wurden. So soll der Zugang zu den öffentlichen Einrichtungen gemäss ihrer hierarchischen Bedeutung sichergestellt werden: innerhalb einer Gemeinde für Einrichtungen von kommunaler Bedeutung, innerhalb einer Region für Einrichtungen von regionaler Bedeutung und innerhalb des Kantons für Einrichtungen von kantonaler Bedeutung. Durch dieses System werden die Verkehrsströme in Richtung der Zentren gebündelt.

Die Erschliessung innerhalb der Regionalzentren gehört zur zweiten Ebene. Allfällige Erschliessungsprojekte innerhalb der Agglomerationen von Bulle oder Estavayer-le-Lac/Payerne sind in diese Kategorie eingereiht. Eine Anpassung der Planung des öffentlichen Verkehrs wird gegebenenfalls möglich sein.

Die Notwendigkeit, Verbindungen anzubieten, die hinsichtlich des Zeitaufwands gegenüber dem motorisierten Individualverkehr konkurrenzfähig sind, wird besonders im Bereich der Wegstrecken zwischen Zentren geprüft. Gegenwärtig ist die Situation bei sämtlichen Verbindungen zwischen den Regionalzentren und dem Kantonalzentrum verhältnismässig gut. Es fehlt lediglich eine attraktive Verbindung zwischen Freiburg und dem regionalen Zentrum des Vivisbachbezirks. Die erste Etappe des neuen Fahrplans Bahn 2000 (2005) wird eine Veränderung bringen, und das Regionalzentrum des Vivisbachbezirks wird dank Schnellzügen über Palézieux-Gare gute Verbindungen sowohl nach Lausanne wie auch nach Freiburg erhalten.

Folgende Netzhierarchie wird festgelegt

Erste Ebene:

- *Interkantonale Hauptverbindungen (IC- und IR- Verbindungen).*
- *Verbindungen zwischen dem kantonalen Zentrum und den regionalen Zentren (RER Fribourg/Freiburg).*
- *Stadtnetz des Kantonszentrums.*

Zweite Ebene:

- *Untergeordnete interkantonale Verbindungen.*
- *Verbindungen zwischen den Tourismuszentren von kantonalen und regionaler Bedeutung und dem Netz erster Ebene.*
- *Verbindung zwischen den interkommunalen Zentren und dem Netz erster Ebene.*
- *Internes Netz der Regionalzentren.*

Dritte Ebene:

- *Regionales Angebot für die Anschlüsse an das kantonale Netz zweiter Ebene.*

Ortterschliessung

Im Bereich des Regionalverkehrs gilt für einen Bahnhof oder eine Bushaltestelle ein Einzugsgebiet mit einem Umkreis von 1,5 km Luftdistanz (ca. 1,8-2 km oder 15-20 Minuten Fussmarsch) als zumutbar.

Erschliessungsqualität

Bund und Kantone stellen eine Mindesterschliessung sicher (vier Kurspaare), wenn auf dem schwächstbelasteten Abschnitt einer Linie durchschnittlich mindestens 32 Personen pro Tag befördert werden. Wenn im stärkstbelasteten Abschnitt einer Linie durchschnittlich mindestens 500 Personen pro Tag befördert werden, kann ein durchgehender Stundentakt mit 18 Kurspaaren angeboten werden. Das Angebot kann darüber hinaus verdichtet werden, wenn dies aus Kapazitätsgründen notwendig ist, oder es die Ziele der Raumplanung oder des Umweltschutzes verlangen, namentlich wenn sich dadurch wesentliche neue Marktpotenziale erschliessen lassen.

Knoten und Anschlüsse

Damit der ganze Kanton vom IC/IR-Netz und von den Vorteilen der Bahn 2000 profitiert, muss der öffentliche Regionalverkehr unbedingt so organisiert werden, dass er optimale Anschlüsse zu den IC/IR-Zügen anbietet. Auf den kantonalen Linien erlaubt es die optimale Organisation der Anschlüsse, neue attraktive Verbindungen mit ein- oder mehrmaligem Umsteigen zu schaffen. Die Haltestellen, an denen Anschlüsse zwischen den Linien hergestellt werden, nennt man Umsteigeknoten.

GRUNDSÄTZE ZUR KOORDINATION

Ortschaften, die durch den öffentlichen Verkehr bereits gut erschlossen sind, erhalten im Siedlungskonzept eine Priorität, mit dem Ziel, die Zahl der Benutzer des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen. Dadurch soll die potentielle Rentabilität des öffentlichen Verkehrs wachsen, um auf längere Sicht die Attraktivität des Angebots steigern zu können. Das öffentliche Verkehrsnetz der ersten Erschliessungsebene muss ebenfalls als wichtiges Anliegen im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung anerkannt werden, damit der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs auf möglichst wirtschaftliche Art und Weise erhöht werden kann.

4. UMSETZUNG

AUSWIRKUNGEN AUF DIE PLANUNGSINSTRUMENTE

Ortsplanung

Anlässlich der Erarbeitung der Ortsplanung sollte eine Prüfung der notwendigen Flächen und der generellen Bedingungen für die Verwirklichung von Park&Ride-Anlagen (Zug oder Bus) stattfinden.

